CAMERA DEI DEPUTATI N. 4717

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(REALE ORONZO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(TREMELLONI)

COL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(SCALFARO)

E COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(NATALI)

—

Abrogazione della legge 4 febbraio 1963, n. 58, e modifiche ed aggiunte agli articoli da 714 al 717 del Codice della navigazione

Presentato alla Presidenza il 27 dicembre 1967

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il rapido progresso delle caratteristiche operative degli aeromobili richiede il contemporaneo miglioramento delle qualità tecniche degli aeroporti rendendo necessario, di pari passo, l'adeguamento della disciplina dei vincoli da imporre nelle zone in vicinanza degli stessi aeroporti ai fini della sicurezza della navigazione aerea.

Il problema di limitare gli ostacoli che, nei pressi degli aeroporti e di altri impianti aeronautici possano comunque costituire intralcio per la navigazione aerea, con conseguente affievolimento dei margini di sicurezza del volo, era stato disciplinato dalla legge 23 giugno 1927, n. 1630, che costituendo, peraltro, una analitica e confusa elencazione delle limitazioni ammesse, era stata migliorata con gli articoli dal 714 al 717 del Codice della navigazione, nel testo approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, mediante la sistemazione della materia secondo un più rigoroso ordine logico.

La convenzione relativa all'Aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944 e approvata con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, prevedendo con l'articolo 37, lettera *b*), l'aggiornamento delle caratteristiche degli aeroporti e delle aree di atterraggio, veniva a fornire un chiaro indice sul piano internazionale ai fini della ricettività delle norme interessanti il suddetto settore della legislazione italiana.

Infatti, aderendo agli orientamenti dettati dall'Annesso 14 alla cennata convenzione, con legge 4 febbraio 1963, n. 58, la disciplina sulle limitazioni degli ostacoli veniva integrata con riguardo a un più aderente ordine logico, ma omettendo di recepire nella normativa varie questioni essenziali, con evidenti lacune, quindi, sul piano tecnico.

Su tale piano infatti, vi è da rilevare che la legge 4 febbraio 1963, n. 58, pur avendo un certo riguardo all'introduzione delle norme internazionali aggiornate fino al 31 ottobre 1961 (Annesso 14, III Edizione), non è penetrata sufficientemente nello spirito di tali norme, omettendo di descrivere con compiutezza i princìpi che informano la dinamica delle limitazioni; al riguardo, si può obiettare che, mancando della descrizione delle superfici di decollo, di avvicinamento, di transizione, orizzontale interna e conica, la legge n. 58 citata non offre quella speditezza di applicazione che è augurabile; ove si rifletta poi, che la visuale d'insieme delle limitazioni consiste in una classificazione di diversità aritmetiche, la quale rende difficile identificare il concetto essenziale che informa le stesse diversità, risultano evidenti le difficoltà interpretative che si ergono in materia.

Non solo sono insufficienti i criteri che informano le superfici ma, in sede di definizione, si è voluto sostituire il concetto di superficie di avvicinamento previsto dall'Annesso 14 citato, con quello di direzione; la differenza che esiste tra direzione e superficie è evidente essendo la prima individuata da una retta. In base alla legge citata (n. 58) le caratteristiche di direzione e di lunghezza di atterraggio non possono individuare una superficie, a meno di una forzata interpretazione. Pertanto, allo stato attuale, si rende difficilmente operante l'applicazione della legge, dovendo l'Autorità competente dare alla sua interpretazione un particolare orientamento.

Un altro motivo che è di contrasto tra la legge n. 58 in argomento e le norme della III Edizione dell'Annesso 14 modificata e ampliata nella IV Edizione dello stesso Annesso, è l'introduzione del principio per il quale la lunghezza della superficie di avvicinamento va misurata a partire dal perimetro dell'aeroporto; con la dizione di perimetro, si può ritenere si sia fatto riferimento al confine del sedime aeroportuale. Invece, il principio sul quale le norme internazionali fanno cardine per i vari riferimenti, è quello relativo alla striscia destinata a delimitare la pista, compreso il prolungamento di arresto.

Ne consegue che sul piano giuridico è stata introdotta una innovazione non aderente con il disposto del decreto-legge 6 marzo 1948, n. 616, che approva la Convenzione internazionale di Chicago, mentre sul piano tecnico la misura delle lunghezze o dell'ampiezza delle varie superfici risulta completamente falsata o in danno dell'Autorità che impone le limitazioni, oppure in danno del proprietario del fondo assoggettato ai vincoli.

Richiamata l'attenzione sull'importante misurazione della lunghezza della superficie di avvicinamento, ove si intenda passare alla misurazione dell'estensione delle altre superfici (di transizione, orizzontale interna o conica) il contrasto con le norme internazionali risulta ancora più evidente, in quanto, prendendo come limite di riferimento iniziale quello a partire dal confine aeroportuale, i piani di limitazione non si identificano con figure geometriche di facile individuazione ma praticamente vengono delimitati da complicati complessi di linee e di curve.

La legge n. 58 in questione non contiene alcun riferimento alla superficie di decollo e a quella di decollo con virata.

I criteri recepiti nelle norme internazionali hanno invece precipuo riguardo ai piani costituiti da tali superfici che impongono limitazioni degli ostacoli più rigorose di quelle previste per l'applicazione della superficie di avvicinamento strumentale.

Sotto tale aspetto e in conformità del principio che in materia di limitazioni degli ostacoli è doveroso e inderogabile garantire la sicurezza del volo, l'omissione di una limitazione di carattere più impegnativo non può essere trascurata, ma va invece definitivamente introdotta.

Tali carenze, di decisivo valore giuridico, unito a quelle di carattere tecnico, rendono necessaria una più organica e rigorosa sistemazione della materia.

Poiché l'Annesso 14, come gli altri Annessi alla Convenzione di Chicago, viene periodicamente aggiornato per adeguarlo agli sviluppi ed ai progressi tecnico-operativi della navigazione aerea, appare necessario ed opportuno disciplinare la materia tecnica che regola le limitazioni degli ostacoli nelle vicinanze degli aeroporti, facendo ricorso alla introduzione di norme del regolamento.

Tali norme saranno aderenti ai princìpi e alla regolamentazione adottati in campo internazionale.

Peraltro, trattandosi di norme regolamentari, per la loro emanazione è necessario procedere ad una adeguata disciplina della materia da attuarsi mediante la predisposizione di una nuova normativa, che sostituisce quella in vigore, di cui alla legge 4 febbraio 1963, n. 58, non rispondente come si è accennato, alle esigenze tecniche dell'aviazione civile nel settore considerato, sul quale sono evidenti i riflessi delle disposizioni aventi rilevanza internazionale.

Ciò premesso, si ritiene opportuno accennare brevemente ai limiti ed al contenuto del presente disegno di legge.

Nel rispetto del disposto dell'articolo 1 della legge 30 gennaio 1963, n. 141, in ordine alle attribuzioni proprie, rispettivamente, del Ministro per la difesa e del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, viene previsto che le caratteristiche degli aeroporti civili sono stabilite con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile e, per gli aeroporti militari aperti al traffico civile, con decreto del Ministro per la difesa, di concerto con il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile. In conformità della *mens legis* che, nel Codice della navigazione, detta norme che regolano esclusivamente la navigazione aerea civile, la particolare disciplina degli ostacoli nelle zone in vicinanze degli aeroporti e degli impianti militari dovrà essere determinata con apposita iniziativa dell'Amministrazione della Difesa.

Il testo dell'articolo 714, con il titolo « Ostacoli alla navigazione » diviene di contenuto più generale, esteso a tutti gli impianti aeronautici.

Per i motivi sopra spiegati, il testo dell'articolo 715 viene abrogato. Con la stessa numerazione e con il titolo: « Determinazione delle caratteristiche aeroportuali e delle limitazioni degli ostacoli » entra in vigore il nuovo testo che rinvia alle norme del regolamento, conformi alle disposizioni di rilevanza internazionale.

Per gli stessi motivi viene abrogato il successivo articolo 715-*bis*.

L'articolo 715-*ter* assume la numerazione di articolo 715-*bis* e non subisce sostanziali modifiche.

L'articolo 715-*quater* viene numerato come articolo 715-*ter*.

Con la modifica di cui al secondo comma le prerogative del Ministro competente vengono ampliate colmando una lacuna del testo vigente, nel senso che il provvedimento che dichiara esecutiva la mappa viene emesso anche nel caso che non siano state proposte opposizioni. Viene infine previsto l'obbligo di pubblicazione del decreto in questione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Il testo dell'articolo 715-*quinquies* viene numerato articolo 715-*quater*. Il titolo viene ampliato in: « Abbattimento o riduzione degli ostacoli ».

L'articolo 716 viene abrogato in quanto il testo rientra nella disciplina di contenuto generale prevista dall'articolo 714 e seguenti.

Gli articoli 717 e 717-*bis* assumono rispettivamente la numerazione di articoli 716 e 717 e rimangono sostanzialmente invariati.

Al fine di evitare una pericolosa carenza legislativa è disposto che l'abrogazione della legge n. 53 del 1963 avrà effetto dalla data di entrata in vigore del regolamento previsto all'articolo 715 (nuovo) del Codice della navigazione.

Il provvedimento legislativo che si propone non comporta per lo Stato nuovi oneri finanziari.

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

Il testo degli articoli 714, 715, 716 e 717 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente

ART. 714.

(*Ostacoli alla navigazione*).

In vicinanza degli aeroporti e degli altri impianti aeronautici sono vietati o soggetti a limitazioni le costruzioni, le piantagioni, gli impianti ed, in genere, qualsiasi altra opera che possa costituire, comunque, ostacolo alla navigazione aerea ed al funzionamento degli impianti aeronautici.

ART. 715.

(*Determinazione delle caratteristiche aeroportuali e delle limitazioni degli ostacoli*).

Le caratteristiche tecniche di ciascuna categoria di aeroporti e degli altri impianti aeronautici, dalle quali dipendono i divieti e le limitazioni indicati nell'articolo precedente, nonché i divieti e le limitazioni stesse, sono determinati con regolamento.

Per ciascun aeroporto od impianto aeronautico le caratteristiche specifiche sono stabilite con decreto del Ministro competente; per gli aeroporti militari aperti al traffico civile tali caratteristiche sono stabilite con decreto del Ministro per la difesa di concerto con il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile.

Il decreto di cui al precedente comma è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

ART. 715-*bis*.

(*Determinazione delle zone soggette a limitazione*).

Le zone soggette a limitazioni e le limitazioni stesse sono indicate dal Ministro competente su apposite mappe catastali.

Le mappe sono pubblicate mediante deposito, per sessanta giorni consecutivi, nell'ufficio del comune in cui è situata la zona anzidetta. Chiunque può consultarle. Dell'avvenuto deposito è data notizia, entro i primi quindici giorni mediante avviso inse-

rito nella *Gazzetta Ufficiale*, nel Foglio degli annunzi legali della provincia e mediante manifesti affissi in numero congruo, a cura del Sindaco, nel territorio del predetto comune. Successivamente, le mappe, corredate di un certificato del segretario comunale attestante l'avvenuto deposito per sessanta giorni consecutivi e l'avvenuta affissione dei manifesti, nonché di un esemplare della *Gazzetta Ufficiale* e del Foglio annunzi legali della provincia contenenti il predetto avviso, sono custodite nell'archivio dello stesso ufficio comunale e possono essere consultate da chiunque.

È punito con l'ammenda fino a lire cinquemila, se il fatto non costituisce un più grave reato, chiunque ritarda ingiustificatamente o impedisce in qualsiasi modo la consultazione delle mappe.

ART. 715-*ter*.

(*Opposizione*).

Nel termine di centoventi giorni da quello in cui le mappe sono state depositate nell'ufficio comunale, chiunque vi abbia interesse può, con atto notificato al Ministro competente, proporre opposizione alla determinazione delle limitazioni che lo riguardano ed al decreto previsto nel precedente articolo 715. Di questa facoltà e del predetto termine deve essere fatta menzione negli avvisi e nei manifesti indicati nel precedente articolo 715-*bis*.

Il Ministro competente, decorso il termine di cui al primo comma del presente articolo, dichiara esecutive le mappe se non vi sono state opposizioni, altrimenti decide con provvedimento motivato in merito alle opposizioni stesse, dichiarando esecutive le mappe con le eventuali modificazioni.

Il decreto di esecutività è annotato sulle mappe stesse ed è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

ART. 715-*quater*.

(*Abbattimento o riduzione degli ostacoli*).

Su proposta del Ministro competente, di concerto con il Ministro per la grazia e giustizia, il Presidente della Repubblica può ordinare, con decreto motivato, che siano abbattuti o ridotti gli ostacoli alla navigazione aerea, esistenti alla data di pubblicazione della *Gazzetta Ufficiale* del decreto ministeriale che dichiara esecutive le mappe.

Il decreto presidenziale è notificato all'interessato a cura del Ministero competente. È dovuta, in questo caso, una indennità per il danno derivante dalla perdita o dalla diminuzione di un diritto.

Il Ministro competente può ordinare, con decreto motivato, che siano abbattuti o ridotti gli ostacoli alla navigazione aerea, costituiti dopo la data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto ministeriale che dichiara esecutive le mappe. Il decreto ministeriale è notificato all'interessato a cura del Ministero competente. In caso di inadempimento, lo stesso Ministero provvede d'ufficio a spese dell'interessato.

ART. 716.

(*Opere, costruzioni e piantagioni che intralciano la navigazione*).

Il Ministro competente può ordinare, secondo le norme del regolamento, il collocamento di segnali su opere, costruzioni e piantagioni che costituiscono intralcio per la navigazione aerea.

Può altresì ordinare che, per dette opere, costruzioni e piantagioni siano adottate altre misure, indispensabili per la sicurezza della navigazione aerea.

In questi casi è dovuto il rimborso delle spese di impianto, di manutenzione e di esercizio.

ART. 717.

(*Impianti di pertinenza dello Stato o destinati a pubblici servizi*).

Qualora l'abbattimento di ostacoli, l'apposizione di segnali o l'adozione di altre misure riguardino zone demaniali ovvero impianti o attrezzature di pertinenza di Amministrazioni dello Stato o destinati ad un pubblico servizio, i provvedimenti previsti negli articoli precedenti sono emanati di concerto anche con il Ministro interessato.

ART. 2.

La legge 4 febbraio 1963, n. 58, cesserà di aver vigore alla data di entrata in vigore del regolamento previsto all'articolo 715 del codice della navigazione.

La presente legge, munita del sigillo di Stato, sarà inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.